X kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

Komisja Infrastruktury

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW TRANSPORTU DROGOWEGO, DROGOWNICTWA I BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO**
(NR 6)
z dnia 24 lipca 2024 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury

– podkomisji stałej do spraw transportu drogowego, drogownictwa i bezpieczeństwa ruchu drogowego (nr 6)

24 lipca 2024 r.

Podkomisja stała do spraw transportu drogowego, drogownictwa i bezpieczeństwa ruchu drogowego, obradująca pod przewodnictwem posła **Krzysztofa Truskolaskiego (KO)**, przewodniczącego podkomisji, rozpatrzyła:

– informację ministra infrastruktury na temat możliwości modernizacji, aktualnego poziomu ruchu, przepustowości oraz stanu technicznego zachodniej obwodnicy Trójmiasta;

– informację ministra infrastruktury na temat perspektyw realizacji węzła Straszyn na obwodnicy Trójmiasta.

W posiedzeniu udział wzięli: **Jacek Karnowski** sekretarz stanu w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej, **Agnieszka Krupa** zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Adam Polej** specjalista kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Krzysztof Czopek** dyrektor Departamentu Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego wraz ze współpracownikami, **Michał Banacki** zastępca prezydenta Sopotu, **Marek Goliński** wójt gminy Kolbudy, **Piotr Grzelak** zastępca prezydenta miasta Gdańska wraz ze współpracownikami, **Weronika Chmielowiec** wójt gminy Pruszcz Gdański, **Jarosław Karnath** starosta gdański, **Izabela Malinowska** wójt gminy Trąbki Wielkie wraz ze współpracownikami, **Michał Nowak** prezes Stowarzyszenia dla Rozwoju Gminy Pruszcz Gdański wraz ze współpracownikami, **Małgorzata Polan** zastępca dyrektora Dyrekcji Rozbudowy Miasta Gdańska oraz **Janusz Wróbel** burmistrz Pruszcza Gdańskiego.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Osiak**, **Jakub Sindrewicz** i **Jarosław Żołądź** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dzień dobry. Witam państwa. Otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw transportu drogowego, drogownictwa i bezpieczeństwa ruchu drogowego Komisji Infrastruktury.

Witam panie posłanki, panów posłów. Witam zaproszonych gości.

Zgodnie z przedstawionym porządkiem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie informacja ministra infrastruktury na temat możliwości modernizacji, aktualnego poziomu ruchu, przepustowości oraz stanu technicznego zachodniej obwodnicy Trójmiasta oraz informacja ministra infrastruktury na temat perspektyw realizacji węzła Straszyn na obwodnicy Trójmiasta.

Punkty te zostały wprowadzone do porządku obrad z inicjatywy pani posłanki Magdaleny Kołodziejczak. Dziękujemy, pani posłanko. Jeżeli mógłbym panią prosić do stołu prezydialnego, to byłbym zaszczycony.

Szanowni państwo, czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę. Wobec niezgłoszenia wniosków do porządku dziennego stwierdzam jego przyjęcie.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Proponuję, aby oba punkty porządku dziennego realizować łącznie. Czy jest sprzeciw wobec tej propozycji? Nie słyszę.

Proszę pana ministra. Czy jest pan minister? Nie ma pana ministra, ale jest pani dyrektor. Proszę panią dyrektor Agnieszkę Krupę o przedstawienie informacji w tych dwóch punktach.

Zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury Agnieszka Krupa:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Agnieszka Krupa, Departament Dróg Publicznych, Ministerstwo Infrastruktury.

Tak jak pan zasugerował, potraktujemy te dwa tematy łącznie, a może nawet holistyczne: spojrzenie na temat rozbudowy dróg w okolicach Trójmiasta i tego, w jaki sposób realizujemy plany, które od wielu lat w tym zakresie są jasno i precyzyjnie opisane zarówno w aktach prawnych, jak i w dokumentach strategicznych.

Zacznijmy więc od początku. Co jest dokumentem, który daje nam asumpt do podejmowania działalności inwestycyjnej w danym rejonie, jeżeli chodzi o układ dróg szybkiego ruchu? Cała sieć, która ma zostać zbudowana w Polsce w zakresie autostrad oraz dróg szybkiego ruchu, jest wyznaczona w rozporządzeniu Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych. Zgodnie z tym rozporządzeniem w okolicy Trójmiasta budujemy albo już zbudowaliśmy układ autostrady A1 w powiązaniu z drogami ekspresowymi S7 i S6.

Zgodnie z decyzjami, które podjęliśmy bodajże w 2013, 2014 r., wyłamaliśmy się od zasady opisanej w ustawie o drogach publicznych, która mówi, że w przypadku budowy nowej drogi starodroże staje się drogą samorządową. W związku z faktem, że w Trójmieście mieliśmy i mamy dotychczasową drogę ekspresową, a obecnie budujemy obwodnicę zachodnią Trójmiasta, postanowiliśmy, że dotychczasowa droga cały czas będzie funkcjonowała jako droga ekspresowa, nie stanie się drogą samorządową. W związku z tym jest to pewien uzysk dla miasta i okolic w zakresie rozładowania natężenia ruchu, które w tej okolicy funkcjonuje.

Podejmując decyzję o budowie Obwodnicy Metropolitalnej, tym samym w pewnym zakresie wykluczyliśmy rozbudowę obecnej obwodnicy, która funkcjonuje, po pierwsze z uwagi na duży koszt, który ponosimy na nową drogę, która zapewni przepustowość tego rejonu, a po drugie z uwagi na uwarunkowania terenowe istniejącej drogi ekspresowej, które wykluczą jej istotną modernizację i dobudowę kolejnych pasów ruchu.

Krótko i szybko podsumowując pierwszy temat, bo rozumiem, że ten pierwszy temat to byłby postulat z państwa strony – przynajmniej my tak go zrozumieliśmy – postulat rozbudowy istniejącej drogi ekspresowej o kolejne pasy, powiem, że Ministerstwo Infrastruktury takich planów nie ma i z uwagi na rozwiązania terenowe mieć nie może. Rozbudowa o kolejne pasy nie byłaby możliwa, natomiast oczywiście poprawę przepustowości zapewni budowana Obwodnica Metropolitalna, którą w przyszłym roku oddamy do użytkowania.

Jeżeli chodzi o natężenia ruchu, które są obecnie odnotowywane na obwodnicy, zgodnie z ostatnim generalnym pomiarem ruchu kształtują się na poziomie od 34 tys. do 97 tys., ale chcielibyśmy zwrócić uwagę na jedną rzecz. W tym momencie droga ta tak naprawdę jest już drogą, która zapewnia przenoszenie ruchu miejskiego. Jeżeli porównamy natężenie ruchu, które funkcjonuje na obecnej obwodnicy, z natężeniem ruchu podobnych dróg szybkiego ruchu w okolicach aglomeracji, na przykład Warszawy, Poznania czy Wrocławia, to okaże się, że natężenia ruchu w tych miejscowościach czy miastach są większe. Nie jest to więc nadzwyczajne zjawisko. I tak należy wskazać na przykład na S8 w Warszawie, która przenosi prawie 200 tys. ruchu. W pewnym zakresie jest to więc normalna sytuacja.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Cały czas jest korek.

Zastępca dyrektora departamentu MI Agnieszka Krupa:

Tylko że to jest 200 tys., natomiast tutaj, jeżeli chodzi o Trójmiasto, mamy od 34 tys., więc to też jest znacznie, znacznie więcej niż w Trójmieście. Miejski ruch, niestety, zgodnie z zasadami kształtowania sieci nie powinien być przenoszony przez drogi ekspresowe. Drogi ekspresowe czy autostrady są, jak sama nazwa wskazuje, drogami szybkiego ruchu, które mają zapewnić przemieszczanie ruchu tranzytowego. Drogi te mają bardzo ograniczoną dostępność. Nie ma tam zjazdów. Włączenie i zjazd z takiej drogi są możliwe tylko poprzez węzły, które nie mogą być często. W związku z tym to nie jest droga dobra dla rozładowania korków miejskich. W celu rozładowania korków w samych miejscowościach zdecydowanie należy zadbać o dobry układ dróg lokalnych, który również z perspektywy naszego ministerstwa są narzędziami, które posiadamy, dofinansowujemy.

Jeżeli chodzi o drugi temat, czyli realizację węzła Straszyn, ją również należy rozpatrywać w kontekście realizowanych przez nas inwestycji, czyli realizowanej OMT. Historycznie decyzja środowiska dla obwodnicy została uzyskana w 2014 r. W 2016 r. stała się ostateczna. Ta decyzja środowiskowa nie zawierała postanowień czy nie przewidywała budowy węzła Straszyn w postulowanym obecnie układzie.

Wszyscy znamy burzliwą historię zaskarżania decyzji środowiskowych dla Obwodnicy Metropolitalnej. Wszyscy wiemy, w jak istotny sposób opóźniło to harmonogram realizacji samej obwodnicy, ale faktem jest to, że decyzja ta obroniła się i dała nam możliwość realizacji tej obwodnicy. W związku z tym w 2020 r. dla Obwodnicy Metropolitalnej został ogłoszony przetarg. W 2021 r. podpisaliśmy umowę. Realizacja tej obwodnicy zakończy się w przyszłym roku.

Poniekąd trochę wychodząc naprzeciw postulatom, które były zgłaszane, pomimo tego, że realizacja węzła Straszyn nie była przewidziana w decyzjach, które zostały uzyskane dla Obwodnicy Metropolitalnej, wykonawca w ramach prac poza swoim głównym zadaniem budowy obwodnicy został zobowiązany do przygotowania dokumentacji i uzyskania decyzji środowiskowej dla tego węzła. Umowa z wykonawcą zawierała te postanowienia. Zostało to zrealizowane, natomiast dalsze kroki w zakresie budowy węzła już nie są możliwe do zrealizowania w ramach tego kontraktu z tego względu, że nie mamy na to środków finansowych. To jest pierwsza rzecz.

Druga rzecz jest taka, że w bardzo istotny sposób wybiegałoby to poza harmonogram realizacji tej inwestycji. Trzecia rzecz jest taka, że węzeł Straszyn wymaga w dość istotny sposób przebudowy dróg lokalnych i węzeł ten de facto nie jest przeznaczony dla obsługi ruchu tranzytowego, do czego jest przeznaczona ta droga ekspresowa, ale zgodnie z rozmowami, które toczyły się też w Ministerstwie Infrastruktury z poszczególnymi podmiotami, które w tym temacie przychodziły na spotkania zarówno do wiceministrów, jak i na poziom departamentu, rozważana była koncepcja poszukania źródeł finansowania i dofinansowania inicjatyw samorządowych w celu przebudowy m.in. drogi wojewódzkiej nr 222 i rozbudowy węzła Straszyn.

Deklaracje, które padały ze strony MI, w dalszym ciągu są oczywiście aktualne. Jesteśmy otwarci na poszukanie dofinansowania do inicjatyw samorządowych w tym zakresie, natomiast sama główna inicjatywa w postaci budowy drogi szybkiego ruchu zostanie zakończona już w przyszłym roku, tutaj nie mamy więc przestrzeni do zmiany umowy, ale zapraszamy do rozmowy na temat dofinansowania rozbudowy dróg samorządowych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo, pani dyrektor. Na początku nie stwierdziłem kworum, ale stwierdzam kworum.

Szanowni państwo, chciałbym przywitać przybyłych gości, którzy zechcieli dzisiaj uczestniczyć w posiedzeniu podkomisji. Jest z nami wiceminister funduszy i polityki regionalnej, pan Jacek Karnowski. Dzień dobry. Też gościnnie jest z nami pan senator Ryszard Świlski. Witamy pana senatora. Wszystkie posłanki i posłów już powitałem, ale chciałbym powitać również stronę samorządową, która przybyła na dzisiejsze posiedzenie.

Witam pana Piotra Grzelaka, zastępcę prezydenta miasta Gdańska. Witam pana Janusza Wróbla, burmistrza Pruszcza Gdańskiego. Serdecznie witam panią Izabelę Malinowską, wójt gminy Trąbki Wielkie, wraz z panią przewodniczącą rady gminy, panią Martą Pleskacz. Witam panią Weronikę Chmielowiec, wójt gminy Pruszcz Gdański. Witam pana Marka Golińskiego, wójta gminy Kolbudy. To chyba wszystko, jeżeli chodzi o…

Sekretarz stanu w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej Jacek Karnowski:

Jeszcze Michał Banacki, zastępca prezydenta Sopotu.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Witam pana zastępcę prezydenta Sopotu. Przepraszam, nie mam tego na rozpisce, ale witam serdecznie. Witam również pana Wojciecha Kruczkowskiego, kierownika Referatu Inwestycji Liniowych Wydziału Projektów Inwestycyjnych urzędu miasta Gdańska. Witam panią Małgorzatę Polan, zastępcę dyrektora Dyrekcji Rozbudowy Miasta Gdańska. Witam pana Krzysztofa Czopka, dyrektora Departamentu Infrastruktury Urzędu

Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego. Witam serdecznie pana Michała Tuska, zastępcę dyrektora Departamentu Infrastruktury ds. Rozwoju i Integracji Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego. Witam serdecznie pana Michała Nowaka, prezesa Stowarzyszenia dla Rozwoju Gminy Pruszcz Gdański, radnego gminy Pruszcz Gdański. Witam pana Mirosława Sulewskiego, również ze Stowarzyszenia dla Rozwoju Gminy Pruszcz Gdański, sołtysa Rotmanki. Witam pana Mariusza Szymańskiego ze Stowarzyszenia dla Rozwoju Gminy Pruszcz Gdański, sołtysa Borkowa. Witam pana Marka Wiergowskiego, wiceprezesa Stowarzyszenia dla Rozwoju Gminy Pruszcz Gdański, radnego gminy Pruszcz Gdański.

Jeżeli kogoś nie…

Poseł Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Starosta gdański.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Witam pana Jarosława Karnatha, starostę gdańskiego. Przepraszam bardzo, ale jest państwa naprawdę wielu i wiele na dzisiejszym posiedzeniu podkomisji.

Powiem tylko jedno zdanie komentarza do wypowiedzi pani dyrektor. Generalnie teoretycznie zgadzam się z panią dyrektor, ale praktyka wygląda inaczej, po prostu. Jeżeli mówi pani o obwodnicy Gdańska czy o S8 w Warszawie, to czasami warto też przejechać się na tę drogę i zobaczyć, jak to wygląda w rzeczywistości. Te drogi po prostu nie spełniają swojej funkcji z uwagi na to, że tam non stop stoi jeden wielki zator. To jest problem. Właśnie o tych problemach chcemy rozmawiać, o tym, jak je rozwiązywać, bo teoretycznie to wszystko wygląda dobrze, ale w praktyce wygląda to zupełnie inaczej, więc naprawdę prosiłbym, żebyśmy na dzisiejszym posiedzeniu podkomisji szukali rozwiązania tych problemów i wychodzili do przodu. Myślę, że to będzie najlepsze rozwiązanie.

Teraz przekazuję głos naszej inicjatorce dzisiejszego posiedzenia podkomisji, pani poseł Magdalenie Kołodziejczak. Proszę bardzo, pani poseł.

Poseł Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, myślę, że tak liczna obecność tutaj samorządowców i państwa posłanek i posłów, a także senatora ziemi gdańskiej – czy z Pomorza – pokazuje, jak istotny jest to dla nas temat. Bardzo państwu dziękuję za tak liczne przybycie.

Chcę powiedzieć, pani dyrektor, że z wielkim smutkiem słuchałam pani wypowiedzi. Ubolewam też – powiem to od razu, na początku – że nie ma wśród nas Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, bo myślę, że to też byłby bardzo ważny głos w dyskusji.

Proszę państwa, dane, które pani przytoczyła, zupełnie nijak… Przepraszam, ale one nie zgadzają się z naszymi pomiarami, które mam przed sobą. Proszę państwa, chcę powiedzieć, że pomiar natężenia ruchu z 2015 r. na obwodowej Trójmiasta to 68 963 pojazdy na dobę, natomiast w 2020 r. to jest już 84 732 pojazdy na dobę. Chcę też państwu powiedzieć, że w okresie lata, a więc okresie, kiedy nie tylko mieszkańcy Trójmiasta poruszają się tą drogą, ale również witamy naszych gości z całej Polski i Europy, tą trasą przejeżdża ok. 105 tys. pojazdów na dobę.

Zrobię tylko wstęp. Mogłabym mówić na ten temat bardzo długo, ale chciałabym, żebyście też państwo zabrali głos. Drodzy państwo, dzisiaj jest to jedna z najbardziej niebezpiecznych dróg w Polsce. Codziennie dochodzi tam do kilku wypadków i kolizji. Jeśli teraz mówimy, że to jest trasa szybkiego ruchu… Przepraszam, nie jestem drogowcem, ale trasa szybkiego ruchu powinna mieć przynajmniej pasy awaryjne, natomiast w przypadku stłuczki na obwodnicy sytuacja jest taka, że wszyscy stoją w koszmarnych korkach.

Proszę państwa, argumentem absolutnie nie do przyjęcia jest to, że budujemy Obwodnicę Metropolitalną i ona załatwi sprawę korków na obwodnicy. Pani dyrektor, nie załatwi z prostego powodu: jest to trasa, która biegnie… Nie wyobrażam sobie – i myślę, że powiedzą o tym też nasi goście – żeby ludzie do Sopotu jechali metropolitalną, wjeżdżali w Kacku na węzeł i wracali przez Gdynię z powrotem do Sopotu, żeby przejechać trochę szybciej. To jest absolutnie niewłaściwa argumentacja.

Proszę państwa, z obliczeń, jakie zostały wykonane przez Politechnikę Gdańską, wynika, że po uruchomieniu Obwodnicy Metropolitalnej ruch spadnie maksymalnie

do 10%. Są na to dokumenty. Dzisiaj jesteśmy w takiej sytuacji. Chcę tylko zwrócić uwagę, że dzisiaj nie mówimy o tym, że jutro wkopiemy łopatę. Mówimy o tym, że nie mamy żadnego dokumentu na to, żeby za sześć, osiem lat móc powiedzieć, że rozpoczynamy rozbudowę obwodnicy Trójmiasta. To jest dla nas jak krwioobieg.

Powiem o ostatniej rzeczy i już oddaję głos chętnym osobom. Drodzy państwo, niedawno w prasie były dwa artykuły. Drugi port w Gdyni i trzecie nabrzeże głębokowodne to przecież rzeczy, które nie dzieją się w oderwaniu. Dla nas rozwój portów w Gdyni i w Gdańsku to jest sprawa podstawowa dla gospodarki krajowej. Drodzy państwo, obwodnicą nikt nie przejedzie.

To na razie tyle. Bardzo proszę, jeżeli pan przewodniczący pozwoli – a znam państwa – bardzo chętnie będę zapraszała do głosu.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Bardzo dziękuję, pani poseł, ale w pierwszej kolejności chciałbym oddać głos parlamentarzystom, którzy pojawili się na dzisiejszym posiedzeniu. Zgłasza się pan Bartosz Zawieja. Bardzo proszę, pani pośle.

Poseł Bartosz Zawieja (KO):

Przepraszam, ale muszę uciekać, a jako fana Trójmiasta i kiedyś mieszkańca Żabianki rodzina mnie do zabrania głosu jak najbardziej poprosiła. Trwająca…

Głos z sali:

I my!

Poseł Bartosz Zawieja (KO):

Oczywiście, tak, i moi serdeczni przyjaciele, m.in. Patryk Gabriel, Rafał Siemaszko i Magdalena Kołodziejczak.

Słuchajcie. Trwający remont – w… *(niezrozumiałe)* odbywały się bardzo burzliwe konsultacje społeczne. Tam były dwa warianty. Osią sporu był aspekt drogi chyba na drogę wojewódzką nr 222. To jest droga na Gdynię… przepraszam, na Starogard Gdański. W wypowiedzi pani dyrektor padła taka konkluzja, że to marzenie w formie węzła nie może być węzłem tranzytowym. Skoro pani przywoływała – głównie Magda Kołodziejczak – liczby pojazdów umownych czy rzeczywistych, pytanie jest takie. Jakie pomiary dobowego natężenia ruchu ma resort? Mam tu na myśli SDR-y, które GDDKiA wykonuje na każdej swojej drodze przez pięć lat. Jaki jest rozkład potoków tychże pojazdów umownych i rzeczywistych? Definicja jest bardzo ważna: umowne, prognozowane i rzeczywiste, te właściwe, w ujęciu pięcioletnim. Z czego wynika ta aberracja?

Tak można powiedzieć, bo nie mam słów, by inaczej określić to, że węzeł, który jest marzeniem wszystkich samorządowców i tamtejszej społeczności, nie może w jakimś przyjętym tam modelu węzłem tranzytowym, a nie wiem, czy to było liczone w Visumie czy w jakichś innych modelach rozkładu potoków… Jak odpowiemy sobie na to pytanie, to moim skromnym zdaniem będzie można robić wiele rzeczy, ale moim zdaniem wszystkie te aspekty na pewno wynikają nie tylko z pomiarów natężeń ruchu pojazdów, ale również z potoków czy ewentualnie… Jak powiedziała pani poseł Kołodziejczak, najprawdopodobniej Politechnika Gdańska jest wiodącą jednostką w tej dziedzinie. Moim zdaniem warto tutaj się do tego… Jak to było planowane i z czego został wysnuty wniosek o braku możliwości tranzytu jako docelowego marzenia wszystkich państwa tu obecnych?

Dziękuję bardzo. Muszę uciekać.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Bardzo dziękuję panu posłowi. Do głosu zgłosiła się pani posłanka Sroka. Proszę bardzo.

Poseł Magdalena Sroka (PSL-TD) – spoza składu podkomisji:

Chciałam bardzo serdecznie podziękować pani poseł za zorganizowanie podczas dzisiejszego posiedzenia podkomisji tematu, który jest niezwykle ważny dla całego Trójmiasta. Myślę, że wszyscy, jak tutaj siedzimy – a w dużej mierze są z nami samorządowcy z Pomorza – wiemy, jak ważna jest Obwodnica Metropolitalna, ale wiemy też, jak ważna jest obwodnica Trójmiasta. To jest krwioobieg, którym poruszają się absolutnie wszyscy. Obwodnica ta, biegnąca wzdłuż Trójmiasta, ale także łącząca gminy i powiaty, jest

niezwykle ważna. Budowa Obwodnicy Metropolitalnej nie rozładuje korków na obwodnicy Trójmiasta. Do tego dochodzą tak znaczące węzły jak węzeł Straszyn, który jest połączeniem drogi nr 222 – pan senator pewnie mnie poprawi, jeśli pomyliłam się w numerze – która jest dla mieszkańców powiatu starogardzkiego niezwykle ważną i tak naprawdę jedyną arterią, którą dojeżdżają do Trójmiasta. Niezwykle ważne jest więc dla nas, żeby węzeł Straszyn również wziąć pod uwagę.

Myślę, że liczba zgromadzonych tutaj parlamentarzystów z Pomorza, ale także samorządowców, wskazuje na to, że absolutnie nie odpuścimy tego tematu i będziemy walczyć o to, żeby w koncepcji na następne lata znalazła się zarówno przebudowa i udrożnienie obwodnicy Trójmiasta, jak i budowa węzła Straszyn. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo, pani posłanko. Czy ktoś z parlamentarzystów chciałby jeszcze zabrać głos? Nie widzę. W związku z tym proszę stronę samorządową o zgłaszanie się. Widzę pana zastępcę prezydenta. Proszę bardzo.

Zastępca prezydenta miasta Gdańska Piotr Grzelak:

Szanowni państwo, szanowny panie przewodniczący, przyłączam się do podziękowań za organizację dzisiejszego spotkania, bo, jak widać po wystąpieniu pani dyrektor, potrzebujemy rzetelnej dyskusji o stanie obwodnicy Trójmiasta, która zdecydowanie odbiega od obrazu, który widać w prezentacji Ministerstwa Infrastruktury. Co więcej, wydaje mi się, że jest zdecydowany brak komunikacji między GDDKiA a MI.

Dlatego chciałbym powiedzieć o informacjach, które mamy z GDDKiA. W bardzo poważny sposób mówi się tam o projektowaniu przynajmniej trzeciego pasa na całym przebiegu obwodnicy Trójmiasta. Co więcej, mamy podpisane porozumienia dotyczące poszczególnych węzłów i praktycznie realizujemy te projekty w sensie takim, że przygotowujemy je w sposób dokumentacyjny. W przyszłym roku, w 2025 r. gotowa będzie dokumentacja na węzeł Szadółki. Na pewno za chwilę dyrektor Czopek powie o węźle Kowale, o jego stanie zaawansowania. Mamy też podpisane porozumienie na ich realizację. Miasto Gdańsk wzięło na siebie odpowiedzialność za realizację dokumentacji węzła Szadółki. Dowieziemy ten projekt do 2025 r. Co więcej, w 2026 r. wygaśnie decyzja środowiskowa, więc jeżeli ona wygaśnie, to cała dokumentacja, całe pieniądze pójdą do kosza. Wydaje mi się więc, że powinniśmy jednak rozmawiać rzetelniej.

Mam także dane w oparciu o dane z 2021 r. z Departamentu Infrastruktury urzędu marszałkowskiego, pani przewodnicząca, pani poseł. Ta tendencja się pogłębia. Średniodobowe obciążenie na obwodnicy to jest 97 tys., a latem, tak jak powiedziała pani poseł, to już jest ok. 105 tys. samochodów, więc odbiega to od danych, które przed chwilą usłyszeliśmy z MI.

Co więcej, jak rozmawiałem z GDDKiA, mówią o funkcji Obwodnicy Metropolitalnej i nie spodziewają się praktycznie żadnego przeniesienia ruchu z obwodnicy Trójmiasta na Obwodnicę Metropolitalną. Są to po prostu układy drogowe o innych funkcjach, w związku z czym zatrzymanie się w miejscu, w którym jesteśmy, spowoduje paraliż. Przypomnę, Port Gdański jest 9. portem w Europie – nie mówię już o Unii Europejskiej – w całej Europie. Oczywiście chcielibyśmy, żeby cały transport towarów odbywał się koleją, ale chyba wszyscy mamy świadomość, że tak się nie stanie.

Dzisiaj rozbudowa obwodnicy Trójmiasta z wszystkimi węzłami to jest zadanie strategiczne państwa, zadanie z zakresu bezpieczeństwa państwa, z zakresu budowy węzła komunikacyjnego, który jest kluczowy dla bezpieczeństwa Rzeczypospolitej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo, panie prezydencie. Teraz do głosu zgłosił się pan Krzysztof Czopek, dyrektor departamentu w urzędzie marszałkowskim.

Dyrektor Departamentu Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego Krzysztof Czopek:

Dziękuję, panie przewodniczący. Proszę państwa, chciałbym zwrócić uwagę, oczywiście nie zgadzając się w niektórych sprawach z panią dyrektor, na stan techniczny,

na natężenie ruchu. Chciałbym też powiedzieć o gotowości do współpracy samorządów przy tym, co samorządy wykonały. Na końcu chciałbym też zadać pani dyrektor pytanie.

Po pierwsze, jeśli chodzi o natężenie ruchu, nasza obwodnica zajmuje w tej chwili trzecie miejsce w Polsce pod względem natężenia ruchu. Obojętnie, czy mówilibyśmy, że w Warszawie czy na S8 jest 200 tys., czy więcej, mamy trzecie miejsce w kraju. To naprawdę jest więc powód do tego, żeby pochylić się nad rozwiązaniem tego problemu.

Jeśli chodzi o ruch wakacyjny, mamy na poziomie 115 tys. pojazdów dobowo. Jakakolwiek awaria tam, gdzie przecież nie mamy żadnych pasów wyłączenia, gdzie nie ma zrobionych żadnych zjazdów, żeby można było uciec gdzieś przed węzłem, sprawia, że tam jest w tej chwili katastrofa.

Nie będę już powtarzał tego, co mówił pan prezydent, jeśli chodzi o dostęp do portu i znaczenie, powiedzmy, ekonomiczno-społeczno-militarne, bo to są rzeczy niedyskusyjne. Wydaje mi się, że warto też powiedzieć o stanie technicznym tej drogi, dlatego że ostatni remont, jaki, przynajmniej my, odnotowaliśmy, był w 2004 r. Dzisiaj więc, żeby ta droga nie weszła w tzw. stan krytyczny, należałoby już myśleć o remoncie tej drogi czy przynajmniej niektórych odcinków tej drogi. Może zamiast remontować, warto przystąpić do pewnej modernizacji, o której chciałbym za chwilę powiedzieć.

Mam pytanie do pani dyrektor. Dzisiaj podkomisja chce oczywiście pochylić się nad węzłem w Straszynie, ale musimy zdawać sobie sprawę z tego, że obwodnica, jeden węzeł nie rozwiąże problemu. Tutaj krytyczne węzły to oczywiście Szadółki, węzeł Kowale, węzeł Straszyn. Już dzisiaj trzeba nawiązać współpracę z generalną dyrekcją. Musimy też zdawać sobie sprawę z tego, że samorządów nie stać na to, żeby rozbudowywać te węzły i dobudowywać pasy jezdni, dlatego że to są rzeczy, które absolutnie przekraczają… I tak uważam, że samorządy zaangażowały się bardzo mocno. Przykładem jest miasto Gdańsk, które za chwilę będzie miało pozwolenie na budowę, czy samorząd województwa pomorskiego, który przy węźle Kowale wykonał całą koncepcję. Brakuje tylko PFU, żeby systemem generalnej dyrekcji „zaprojektuj i wybuduj" przystąpić do realizacji tego węzła.

Chciałbym zapytać, jakie jest stanowisko ministerstwa, jeśli chodzi przyszłość trzech węzłów, o których dzisiaj powiedziałem, dlatego że to nie podlega dyskusji, jest tylko kwestią czasu, kiedy to ma być zrobione. Jeżeli nawet dzisiaj na tym spotkaniu – to adresuję do pana przewodniczącego i pani przewodniczącej – nie określilibyśmy jakiegoś harmonogramu, to jednak oczekiwałbym, żeby roadmapa węzłów została nakreślona. Powiem dlaczego. Oczywiście węzeł Kowale jest powiązany z drogą nr 221, czyli drogą z Kościerzyna aż do obwodnicy. Wysiłkiem samorządu droga od Kościerzyny do węzła będzie zrealizowana w ciągu następnych trzech lat. Pozostaje nam wąskie gardło, jakim jest węzeł Kowale. Nie możemy przystąpić do modernizacji całego przejścia przez Kowale, dlatego że węzeł Kowale narzuca pewnego rodzaju rozwiązania, a samorząd województwa gotowy jest własnym sumptem realizować całe przejście przez Kowale, tylko to wąskie gardło nie pozwala na realizację tego węzła. Przepraszam, że szczegółowo wchodzę w ten akurat element, ale on jest mi najbardziej bliski.

W moim pytaniu chciałbym więc poprosić o stanowisko ministerstwa, jeśli chodzi o te trzy węzły. Czy jest możliwe podanie dzisiaj albo na następnym spotkaniu harmonogramu przystąpienia, zharmonizowania naszych inwestycji, naszego wysiłku z tym, za co odpowiada GDDKiA? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie dyrektorze. Tak, rzeczywiście nie będzie to nasze ostatnie spotkanie. Będziemy te podkomisje organizować, aby dojść do porozumienia, a przede wszystkim by ułatwić życie mieszkańcom Trójmiasta. To jest nasz podstawowy cel.

Teraz proszę o zabranie głosu pana Janusza Wróbla, burmistrza Pruszcza Gdańskiego.

Burmistrz Pruszcza Gdańskiego Janusz Wróbel:

Szanowni państwo, od mniej więcej dwóch, trzech lat obserwujemy, że DK91 zaczęła pełnić funkcję, której nigdy nie pełniła, czyli poważnej alternatywy dla ciężkiego ruchu, jeżeli chodzi o obwodnicę. Bardzo wielu kierowców ciężarówek wybiera drogę przez Pruszcz. Przypomnę, jeżeli ktoś nie wie, że jest to droga, odcinek, który biegnie w zasadzie przez całe centrum miasta. To jest główna droga do Gdańska. W tej chwili właściwie przez cały

dzień przez centrum Pruszcza suną ciężarówki, jedna za drugą. Pruszcz stał się całkowicie nieprzejezdny przez 10, 12 godzin w ciągu dnia. Nie mówię o drogach dojazdowych z obwodnicy do drogi krajowej, bo to wygląda tak samo. To jest naprawdę koszmar.

Jak mówicie państwo o drogach lokalnych, tak my do dróg lokalnych robimy chyba wszystko, co jest w naszej mocy. Wybudowaliśmy jedną obwodnicę za kilkadziesiąt milionów złotych. W tej chwili budujemy kolejną drogę, która będzie pełnić taką funkcję, za 60 mln zł bez żadnego dofinansowania, co dla miasta takiej wielkości jak Pruszcz jest olbrzymim wyzwaniem. Sami więcej nie jesteśmy w stanie zrobić, dlatego prosimy państwa, żebyście naprawdę poważnie podeszli do tego problemu, bo to ruch z obwodnicy, która jest nieprzejezdna, powoduje, że u nas jest w tej chwili tragicznie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie burmistrzu. O zabranie głosu proszę pana posła Patryka Gabriela.

Poseł Patryk Gabriel (KO) – spoza składu podkomisji:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, być może warto jeszcze dla osób z ministerstwa, które, tak jak, nie wiem, pan prezydent czy któryś z poprzedników wskazywał… A nie, to pan przewodniczący. Wizja lokalna, z którą będąc mieszkańcami tego terenu, na co dzień musimy się mierzyć, jest czymś, co trochę jednak zmienia perspektywę.

Muszę pani powiedzieć, że węzeł Straszyn i to, o czym przed chwilą powiedział burmistrz Wróbel, czyli zablokowany Pruszcz na wyjeździe z Gdańska, jest też bardzo dużym kłopotem dla mieszkańców południowej części naszego województwa, którzy wyjeżdżając z Trójmiasta, czy chcą, czy nie chcą, mają do wyboru dwie trasy. Mówię o mieszkańcach chociażby Starogardu Gdańskiego – to jest duży powiat – czy Tczewa, którzy muszą przebić się przez Pruszcz, kiedy chcą jechać tzw. starą trasą, nie używając autostrady, albo starogardzianie, mieszkańcy Kociewia drogą nr 222 wyremontowaną, zresztą fantastycznie, za jakieś ogromne pieniądze przez władze województwa pomorskiego.

Kłopot jest właśnie na tym węźle. Musicie państwo wiedzieć, że mnóstwo osób pracujących w Trójmieście, dojeżdżających do pracy, na uczelnie albo nawet do teatru czy na jakiś koncert albo mecz Lechii Gdańsk – co jest być może najważniejsze, w szczególności dla pana senatora Świlskiego, mniej dla pana posła Siemaszki – muszą pokonać to miejsce, które jest naprawdę do tego, żeby się nim zająć i stworzyć mapę drogową dojścia do tego, żeby było ono przejezdne.

Podobnie jak pan przewodniczący, ja również nie kupuję argumentu, że w innych miejscach świata i Polski ludzie też stoją. Kiedyś mieliśmy polityczkę, która powiedziała, że taki mamy klimat. No nie, właśnie nie. Jadąc do pięknego Trójmiasta, warto sobie godzinkę postać, to być może perspektywa będzie inna. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie pośle. O zabranie głosu proszę pana wójta.

Wójt gminy Kolbudy Marek Goliński:

Marek Goliński, wójt gminy Kolbudy.

Drodzy państwo, gmina Kolbudy to węzeł Kowale. Obwodnica Trójmiejska przebiega również przez obszar mojej gminy. Po tym, co wspomniała pani dyrektor z ministerstwa, właściwie powinniśmy stąd wyjść i skończyć spotkanie, bo obecnie obowiązująca obwodnica przechodzi na garnuszek samorządów. Tak to wygląda z pozycji ministerstwa.

To, co usłyszeliśmy przed chwilą… Nowo budowana Obwodnica Metropolitalna odciąży obwodnicę gdańską tylko o 10%. Jeżeli odciąży tylko o 10%, wniosek z tego jest taki, że cały transport, który wjeżdża autostradą A1 w stronę obecnej obwodnicy i Trójmiasta, nie dotyczy tylko ruchu wewnętrznego, ale przede wszystkim ciężkiego ruchu, który dobiega do ogromnych portów całego Trójmiasta. Przed chwilą prezydent Gdańska wspomniał, jak wielkiej rangi jest Port Gdański. Nie jest to charakter drogi wewnętrznej. Wobec tego należałoby się zastanowić, czy w całkiem niedalekim przebiegu nie powinny zaistnieć w dalszym ciągu jednak dwie drogi krajowe: droga w przebiegu obecnej obwodnicy, jak i nowej Obwodnicy Metropolitalnej.

Chciałbym poinformować, że jako samorządowiec funkcjonuję już od 25 lat, w tej gminie też bardzo długo. Dzisiaj jestem wójtem, ale jeszcze w poprzedniej kadencji 2013–2018

jako wicewójt osobiście uczestniczyłem w spotkaniach konsultacyjnych GDDKiA, gdzie były już projektowane konkretne układy węzła Straszyn i węzła Kowale. Węzeł Kowale był wręcz trochę obśmiewany przez drogowców, ponieważ jest to tzw. węzeł diamentowy. W GDDKiA powiedziano nam, że jest to wielki eksperyment, ale żebyśmy się nie bali, bo jest on bardzo nowoczesny.

Dzisiaj wnioskuję, że nasze spotkania przez tyle lat – a od 2013 r. minęło już trochę czasu – były jednym wielkim oszustwem, ponieważ wszyscy w MI i w GDDKiA czekali na to, żeby obecną obwodnicę oddać samorządom, w ogóle nie realizować tych węzłów, zrobić nową Obwodnicę Metropolitalną i mieć święty spokój.

Wrócę do mojego pierwszego zdania. Nowa Obwodnica Metropolitalna odciąża ruch, szczególnie ciężki, tylko w 10%, wobec tego cały ciężar transportu idzie dalej, w stronę obecnej obwodnicy. Jako samorządowiec czuję się oszukany, jeżeli konkretne koncepcje i projekty węzła Kowale i Straszyn prezentowane nam prawie 11 lat temu poszły na półkę, a przez ostatnie pięć i pół roku nie zadziało się właściwie nic. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie wójcie. Czy ktoś jeszcze chciałby zabrać głos? Pani wójt Weronika Chmielowiec, proszę bardzo.

Wójt gminy Pruszcz Gdański Weronika Chmielowiec:

Dziękuję bardzo. Przede wszystkim dziękuję za zaproszenie na to spotkanie.

Chciałam uzupełnić wypowiedź pana wójta Marka Golińskiego. Drodzy państwo, jeśli ruch zmaleje o 10%, to on zmaleje w stosunku do liczb, które mamy na dzień dzisiejszy, ale ruch ten będzie przecież rósł, dlatego że gminy powiatu gdańskiego rozwijają się. Gmina Kolbudy nadal będzie się rozbudowywać. Powstają nowe osiedla. Gmina Pruszcz Gdański to są kolejne ogromne osiedla, gmina Trąbki również. W związku z tym rozwija się Starogard. Przecież ten ruch będzie rósł, dlatego że przybywa mieszkańców. Tego ruchu nie będzie mniej, tylko zawsze więcej.

Chcę powiedzieć jeszcze, że odwlekanie przebudowy obwodnicy i budowy węzłów tak dla nas ważnych jak węzeł Straszyn, ale także węzeł Kowale, to jest wiązanie rąk samorządowcom i samorządom powiatu gdańskiego. Wytłumaczę, dlaczego tak jest. Nie dalej niż dwa tygodnie temu spotkałam się z marszałkiem województwa pomorskiego w sprawie inwestora, który jest zainteresowany bardzo dużą inwestycją na terenie gminy Pruszcz Gdański. Proszę państwa, jak mamy wpuścić inwestora, który będzie dla Pomorza kluczowy, będzie naprawdę perłą w koronie? Jak mamy go wpuścić do gminy, która jest tak zakorkowana, że mieszkańcy zamiast wracać 15 minut, jadą godzinę piętnaście? Przecież musimy zrobić coś, żeby nie tylko usprawnić naszym mieszkańcom ruch codzienny, ale także zadbać o to, żeby ten rozwój przechodził płynnie, żebyśmy nie wiązali sobie wzajemnie rąk.

Uważam, że liczby, które przedstawia ministerstwo, to suche liczby. Życie sobie, a liczby sobie. To są liczby na dzisiaj, a bardziej na wczoraj. Absolutnie nie jest brana pod uwagę matematyka, która jest związana z rozwojem i ewentualnymi inwestycjami, które mają pojawić się już wkrótce. Dlatego apeluję o to, żebyśmy na obwodnicę i na wszystkie węzły spojrzeli globalnie i stworzyli mapę działań, wyznaczyli jakieś daty graniczne, żeby nie było sytuacji, o której mówił pan wójt Goliński, że kolejne osiem lat będziemy rozmawiać o czymś, a za osiem lat złapiemy się za głowę, bo nie wyjedziemy ani ze Starogardu, ani z Trąbek, ani z Pruszcza. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo, pani wójt. O zabranie głosu proszę pana Michała Nowaka.

Prezes Stowarzyszenia dla Rozwoju Gminy Pruszcz Gdański Michał Nowak:

Dzień dobry. Szanowni państwo, słychać mnie dobrze? Również dziękuję za zaproszenie na to spotkanie.

Chciałbym powiedzieć, że węzeł Straszyn musi powstać, tak samo jak kluczowa jest rozbudowa naszej obwodnicy Trójmiasta z prostych powodów, o których była tu już mowa. Ul. Niepołomicka, nowe inwestycje, ul. Starogardzka, nowe inwestycje, już w tej chwili Borkowo i rondo w Borkowie, Rotmanka, Straszyn… Wolę nie wspominać, jak jest

zakorkowany, jak te miejscowości są zakorkowane. Szanowni państwo, w gminie Pruszcz Gdański nie tylko w godzinach szczytu, ale również rano, po południu czy jadąc wieczorem na zakupy, w tych miejscach po prostu stoimy w korku. Węzeł Straszyn to są dwa małe ronda, które w tej chwili są wąskim gardłem i nie są w stanie obsłużyć żadnego więcej ruchu, w związku z tym konieczna jest przebudowa.

Dlaczego o tym mówię i kładę na to nacisk? Dlatego że koncepcja już przecież powstała, już mamy wybrany wariant, decyzja środowiskowa już jest ostateczna. W związku z tym należy jak najszybciej doprowadzić do tego, żeby do realizacji doszedł kolejny etap inwestycji, czyli dokumentacja techniczna.

Skoro pani wspomniała, że jesteście państwo otwarci na szukanie rozwiązań związanych z finansowaniem tej części inwestycji, to chciałbym przypomnieć, że już w marcu spotkaliśmy się w tym temacie, już w marcu o tym rozmawialiśmy. Pewnie kilka razy wcześniej inni samorządowcy też spotykali się w tym temacie, a nadal nie ma żadnych konkretów, żadnej perspektywy. Bardzo chcielibyśmy wziąć w tym udział. Jako samorządowcy z Pomorza jesteśmy jak najbardziej otwarci na wszelkie rozmowy, które w jakikolwiek sposób mogłyby tę inwestycję, ten temat pchnąć do przodu. Jako mieszkańcy jesteśmy już naprawdę zdesperowani.

Ma to oczywiście wpływ na nasze życie, na to, jak ono wygląda. Ma to też wpływ na przyszłość naszej gminy i nie tylko. Razem z samorządowcami ościennych gmin i powiatów wielokrotnie interweniowaliśmy, pisaliśmy pisma, prosiliśmy o to, żeby położyć nacisk, żeby przyjrzeć się tej inwestycji. Oprócz rozmów, o których wielokrotnie była tutaj mowa, nadal nic się w tym temacie nie zadziało, tak że tak jak moi przedmówcy i przedmówczynie życzyłbym sobie, żeby powstał harmonogram, żeby być może kolejne spotkanie odbyło się bliżej obwodnicy, bliżej węzła, żebyśmy wszyscy mogli w terenie zobaczyć, jak to faktycznie wygląda, i wtedy być może skorygować niektóre statystyki. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z obecnych państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Nie widzę, w związku z tym oddaję głos pani dyrektor.

Zastępca dyrektora departamentu MI Agnieszka Krupa:

Dziękuję bardzo. Zacznę może od końca. Postulujecie państwo, żeby spojrzeć na problem globalnie. Tak, potwierdzam, że Ministerstwo Infrastruktury patrzy na problemy drogowe globalnie, tylko że globalność w rozumieniu ministerstwa to nie jest tylko i wyłącznie okolica Trójmiasta, ale cała Polska. Globalność w rozumieniu MI polega na tym, że mamy do dokończenia cały układ sieci autostrad i dróg ekspresowych. W tym momencie do dokończenia tej podstawowej sieci, która została już zdefiniowana przez Radę Ministrów, pozostało nam ponad 2,5 tys. km. To kosztuje ogromne pieniądze. Doskonale zdajecie sobie państwo sprawę z tego, ile będzie nas kosztowało dokończenie tej sieci, ponieważ jest to informacja publiczna, od wielu lat dostępna w przyjętym „Programie budowy dróg krajowych". Każda nowa inwestycja musiałaby zwiększyć środki, które należy zapewnić na rozwój infrastruktury. To jest 300 mld zł tylko na nowe inwestycje.

Postulujecie państwo dokonanie na przykład remontów, wskazując, że ostatni duży remont był w 2004 r. Tak, był, ale proszę też zwrócić uwagę, że na te remonty też potrzebne są środki. Jesteśmy w przeddzień opracowania budżetu na przyszły rok i środki, które będą pozostawione do dyspozycji ministrowi infrastruktury, nie starczą na żadne remonty. Nie zrobimy żadnych remontów na całej sieci dróg krajowych, ponieważ limity finansowe, które dostajemy, są daleko niewystarczające w stosunku do potrzeb, które są na sieci.

Generalna dyrekcja oprócz budowy nowej infrastruktury, oprócz budowy dróg ekspresowych i obwodnic obecnie ma w swoim zarządzie prawie 18 tys. km dróg. Często są to już drogi dwu-, trzypasowe, czyli de facto pas, który generalna dyrekcja musi wyremontować i utrzymać, to jest na przykład ponad 50 metrów. Na to potrzebne są ogromne środki. Limit, który dostajemy, jest natomiast daleko niewystarczający, żeby każdy kilometr drogi krajowej był w stanie pożądanym, a jeżeli chodzi o obecnie istniejącą obwodnicę, państwo i tak mają sytuację o tyle dobrą, że zgodnie z badaniem praktycznie cała obwodnica jest w stanie pożądanym. Proszę spojrzeć na nasze raporty, które pokazują

obraz całej sieci dróg krajowych, i na to, ile dróg krajowych w Polsce jest w stanie ostrzegawczym czy krytycznym. Taka sytuacja w okolicy Trójmiasta nie ma miejsca. W Polsce jest dużo więcej dróg, które wymagają natychmiastowych zabiegów, a zabiegów tych w ciągu najbliższych lat po prostu nie będą miały, ponieważ nie ma na to środków finansowych, jeżeli chodzi o utrzymanie istniejącej infrastruktury.

Wskazywaliście państwo, że podajemy błędne dane w zakresie natężenia. Dane, które podajemy, wynikają z dokumentów. Tych danych sami sobie oczywiście nie wymyślamy. Dane, które podajemy, zawsze wynikają z generalnych pomiarów ruchu, które zgodnie z obowiązkami wykonujemy co pięć lat. Dane, które państwu przytoczyłam, czyli od 34 do 97 tys., to nie są nieprawdziwe dane, a należy też wziąć pod uwagę, że natężenie ruchu jest badane odcinkami i w zakresie tej drogi, drogi ekspresowej S6, w ostatnim GPR-ze odnotowaliśmy od 34 do 97 tys. To dane wynikające z dokumentów, które można sprawdzić na stronie internetowej. Zresztą nie różnimy się tymi danymi, tylko że państwo po prostu wybierają odcinek o największym natężeniu ruchu. Nie wskazywaliśmy, że natężenie ruchu na całym odcinku to 34 tys. Wskazywaliśmy, że jest od 34 do 97 tys.

Przytoczenie innych miast miało na celu pokazanie, że sytuacja, jeżeli chodzi o obwodnicę trójmiejską, nie jest wyjątkowa. Z takimi sytuacjami borykamy się w całej Polsce. Dla nas też idealnym rozwiązaniem byłoby to, żebyśmy mieli tak nieograniczoną ilość środków, żeby rozwiązać każdy problem na całej sieci dróg krajowych. Dla nas też jest to stan idealny, będziemy do niego dążyć i proszę mi wierzyć, że dążymy. Każdego roku walczymy o środki finansowe, walczymy, żeby mieć jak najwięcej funduszy na rozbudowę dróg krajowych. Walczymy również o środki na dofinansowanie dróg samorządowych.

Zresztą pewnie już za chwilę jako jednostki samorządu terytorialnego będą państwo w trochę lepszej sytuacji finansowej. Jest już opracowana i wysłana do konsultacji nowa ustawa ministra finansów, która będzie zwiększać dochody jednostek samorządu terytorialnego, które będzie można przeznaczyć właśnie na infrastrukturę drogową, do czego oczywiście jak najbardziej zachęcamy.

Ze swojej strony na pewno będziemy też postulowali i dbali o to, żeby zachowane zostały również narzędzia do dofinansowania tych większych inwestycji samorządowych, na które może jeszcze w dalszej kolejności nie będą mogli państwo wygospodarować środków finansowych ze swoich budżetów.

Nasz budżet natomiast – jeszcze raz chciałabym to podkreślić – nie jest nieograniczony. Musimy poruszać się w tych środkach, które posiadamy. Jesteśmy otwarci na rozmowy o poprawie sytuacji, tylko że one oczywiście muszą mieć realne oparcie w możliwościach finansowych.

Na chwilę obecną budujemy nową OMT. Tutaj troszkę jest nam przykro, bo nie do końca słuchają państwo, co mówimy. Wskazywaliście państwo, że czujecie się oszukani, ponieważ MI z GDDKiA odda istniejącą drogę ekspresową i zrzuci ją na barki samorządu. Powiedzieliśmy coś zupełnie przeciwnego. Powiedzieliśmy, że w 2013 r. podjęliśmy wręcz przeciwną decyzję, że ta droga ekspresowa nadal zostanie drogą ekspresową i będzie w zarządzie generalnej dyrekcji. Ta decyzja od 2013 r. cały czas jest kontynuowana. Nie zmieniliśmy tej decyzji. Ta droga będzie cały czas drogą ekspresową.

Zbudujemy Obwodnicę Metropolitalną w nowym przebiegu, który w części odciąży ruch. Zgadzamy się, że ta istniejąca w dużej mierze jest wykorzystywana jako ulica miejska, ale nie jest to sytuacja zgodna z układem sieci dróg krajowych. To, że wskazujemy, że mamy korki, jadąc na mecz czy do teatru… Proszę państwa, drogi ekspresowe nie mogą mieć jako swojego podstawowego celu dojazdu na mecz. Zgodnie z definicją droga ekspresowa…

Poseł Patryk Gabriel (KO) – spoza składu podkomisji:

Bardzo proszę, pani dyrektor.

Zastępca dyrektora departamentu MI Agnieszka Krupa:

Zgodnie z definicją droga ekspresowa ma przenosić ruch tranzytowy. Oprócz tego mamy drogi krajowe klasy GP, mamy drogi wojewódzkie czy drogi powiatowe, które powinny przenosić ruch lokalny. Powinniśmy więc zastanowić się, w jaki sposób rozbudować też ten układ dróg w okolicy, żeby nie generować korków.

Jeżeli zaś chodzi o sam węzeł Straszyn, to należy zwrócić uwagę na jeszcze jedną rzecz. Węzeł Straszyn jest o 400 metrów – 400 metrów! – oddalony od węzła, który na drodze ekspresowej już funkcjonuje.

Poseł Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Pani dyrektor, nie rozumiem. Jakie to ma znaczenie? To jest zupełnie inny układ drogowy i myślę, że naprawdę… Przepraszam bardzo, ale, wie pani, my tam żyjemy, funkcjonujemy i stoimy w korkach. Proszę mi wierzyć, że uruchomienie węzła, o którym pani mówi, z obwodową południową nie będzie miało żadnego wpływu na sytuację na węźle Straszyn. To jest to, o czym mówił pan Michał Nowak. To są dwa maleńkie rondka, o których sama generalna dyrekcja mówiła kilka lat temu, że to było fatalne rozwiązanie, ponieważ, drodzy państwo, na maleńkim rondku jest kilka tysięcy pojazdów na dobę. To nawet nie jest rondo turbinowe. Nie da się przenieść ruchu wyjazdowego i wjazdowego na rondzie, które mieści raptem jeden pas samochodów, a kierowcy umawiają się i kombinują, żeby stworzyć dwa pasy. W związku z tym to nie jest trafiony argument. Przepraszam, że przerwałam, ale tak to jest.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Pani dyrektor, bardzo proszę.

Zastępca dyrektora departamentu MI Agnieszka Krupa:

Drogi ekspresowe rządzą się swoimi prawami. Jeżeli chodzi o warunki techniczne, które są opracowane i które są aktem prawa, które wszyscy muszą przestrzegać, wskazują, jaka jest dostępność poszczególnych kategorii dróg. Właśnie w zakresie autostrad i dróg ekspresowych ta dostępność jest ograniczona. W związku z tym na tych drogach jest zakaz i nie mamy lokalizacji zjazdów bezpośrednich, stąd też ta ograniczoność dróg szybkiego ruchu. Połączenia mogą odbywać się jedynie poprzez węzły i te węzły muszą być w pewnej od siebie odległości, bo inaczej droga traci charakter drogi szybkiego ruchu. Tylko z tego powodu chciałam to powiedzieć, ponieważ mamy pewne reguły, które rządzą budową i funkcjonowaniem poszczególnych kategorii dróg.

Wskazujecie państwo dostęp do portu. Tak, widzimy konieczność usprawnienia dostępu do portu. W tym celu będziemy budować Drogę Czerwoną, która również pochłonie bardzo dużo środków finansowych, więc z punktu widzenia centralnego absolutnie nie zapominamy o rejonie Trójmiasta, wręcz przeciwnie, jest tam inwestowanych bardzo dużo środków. Jeżeli chodzi o dostęp do portu, z punktu widzenia MI będzie to oczywiście usprawniane: jeżeli chodzi zarówno o ruch drogowy poprzez Drogę Czerwoną, jak i o ruch kolejowy, gdzie nasi koledzy z Departamentu Kolejnictwa również inwestują bardzo duże środki, ale, tak jak powiedziałam, musimy brać pod uwagę ilość środków finansowych, którymi dysponujemy, a jeżeli chodzi o wspólną realizację czy współpracę w tym zakresie, to jak najbardziej deklarujemy.

Wskazują państwo na spotkania, które miały miejsce wiosną. Tak, były to spotkania, o których wiemy. Były to spotkania z wiceministrem odpowiedzialnym za drogi. Z tego, co pamiętam, ustalenia były takie, że następnym razem spotkamy się już z jakąś propozycją ze strony jednostek samorządu terytorialnego w zakresie poszukania źródeł finansowania. Bardzo chętnie spotkamy się z państwem i na ten temat podyskutujemy, tylko że na chwilę obecną stan mamy taki, że już w pierwszym kwartale, a właściwie na przełomie marca i kwietnia przyszłego roku oddajemy pierwszy odcinek OMT i tę inwestycję będziemy mieli już zakończoną, w związku z tym nie ma możliwości jej opóźniania. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, pani dyrektor. Do głosu zgłosili się jeszcze państwo parlamentarzyści. O zabranie głosu proszę pana Lucjana Pietrzczyka.

Poseł Lucjan Marek Pietrzczyk (KO):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, pani dyrektor, na ogół mam bardzo złe doświadczenia z urzędnikami z generalnej dyrekcji i z tymi terenowymi, ponieważ mam wrażenie, że urzędnicy ci wszystko wiedzą lepiej, zwłaszcza od życia. Pani dyrektor, jeżeli spojrzymy na układ komunikacyjny całej dużej metropolii pomorskiej łącznie z Pruszczem

Gdańskim, to jednak wyjdzie na to, że mimo że założenia są inne, czasem łatwiej będzie dojechać do teatru czy na mecz drogą ekspresową. Życie ma również swoje prawa.

O co chodzi? Chodzi o to, że ja zrozumiałem, że państwo przedstawiciele Pomorza, tak powiem, przyjechali tutaj z propozycjami i z oczekiwaniem, że porozmawiają na temat funkcjonalności całego układu. Rozumiem, że to może trwać dłużej, ale to ma być funkcjonalne. Ale nie: nasi urzędnicy zawsze wszystko wiedzą lepiej. Brakuje mi tej rozmowy.

Pani wypowiedź odbieram tak, że gdybym był na państwa miejscu, czułbym się jak jakiś niegrzeczny uczeń w klasie. Powiedzieli swoje, po czym zostali pouczeni. Kto, jeśli nie parlamentarzyści, kto, jeśli nie szefowie jednostek samorządu terytorialnego, wie o tym, jak trudne mamy budżety i jak wiele jest potrzeb? Bardzo skracając, bardzo nie podoba mi się, kiedy ktoś przyjeżdża z propozycjami i słyszy słowo „Nie". Bardzo panią przepraszam, bo rozumiem wszystkie te rzeczy, bardzo długo w tym siedzę. Oni usłyszeli „Nie", bo w zasadzie nie, bo odległości między węzłami…

Pani dyrektor, nie takie rzeczy w Polsce były już robione, żeby ludziom pójść na rękę, a tu widzę absolutny brak zrozumienia i pójścia na rękę. Trochę przesadzam, ale robię to po to, żebyście się państwo opanowali i zrozumieli potrzeby ludzi i to, że… Ile lat już nad tym pracujecie? 11. I są projekty. Tego bardzo mi dzisiaj zabrakło, mimo że Gdańsk chciałbym odwiedzać częściej, niż odwiedzam. Bardzo mi przykro z powodu takiego sposobu rozmowy, pani dyrektor.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie pośle. O zabranie głosu proszę pana senatora Ryszarda Świlskiego.

Senator Ryszard Świlski:

Na początku naszego spotkania myślałem, że nie będę zabierał głosu, ale myślę, że pani dyrektor sprowokowała mnie do tego, żebym jednak odniósł się przynajmniej do dwóch elementów. Przed chwilą jeden z tych elementów wybrzmiał, więc może nie będę go kontynuował, ale tak się dobrze składa, że nawiązała pani do wiosennego spotkania, a na tej sali siedzą cztery osoby, które brały w nim udział. Jeśli mnie pamięć nie myli, pani na tym spotkaniu nie było. Wiem, że dzisiaj łatwo powiedzieć, że było to spotkanie z wiceministrem infrastruktury, który dzisiaj wiceministrem już nie jest, ale nie na tym polega administracja – czy samorządowa, czy rządowa – że jeżeli dzisiaj kogoś nie ma, to słowa i ustalenia, które tam padły, nie będą realizowane. Ze strony samorządu – i regionalnego, i powiatowego, i gminnego – ale również z naszej współpracy tutaj, na poziomie parlamentarnym powiedzieliśmy o tym, co zostało zrobione, co jesteśmy w stanie zrobić i jakie oczekiwania mamy w stosunku do Ministerstwa Infrastruktury. Strasznie boli mnie fakt, że dzisiaj – i to nie jest zarzut do pani, bo pani jest na tej sali – nie ma nikogo z GDDKiA.

Gdybym był złośliwy, a przecież nie jestem, zadałbym pani pytanie: Czy była pani ostatnio na Obwodnicy Metropolitalnej? Czy była pani na obwodnicy Trójmiasta? Czy pani była i stała w korku, który rozpoczyna się 17 km od końca czy też od zjazdu z autostrady A1 w kierunku północnym, w kierunku Gdyni? Czy pani tam była? Czy pani widziała i wie, jakie jest natężenie ruchu? Te drogi zostały wymienione, drogi regionalne, którymi dysponuje marszałek województwa pomorskiego, drogi nr 221, 222, ale też droga nr 224, które stanowią integralny komponent całego układu transportowego tego miejsca.

Z całym szacunkiem dla pani doceniam pani odwagę, że tutaj się pani stawiła, ale nie do końca wie pani, o czym pani mówi. Przykro mi to powiedzieć. Może następnym razem ta rozmowa będzie wyglądała inaczej.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję państwu. Na koniec naszej dyskusji chciałbym oddać teraz głos pani posłance Magdalenie Kołodziejczak. Aha, proszę bardzo, jeszcze pan dyrektor.

Zastępca dyrektora Departamentu Infrastruktury ds. Rozwoju i Integracji Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego Michał Tusk:

Dzień dobry. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, słucham argumentów i trochę w parlamentarnym stylu w trybie sprostowania chciałbym się odnieść do kilku tez pani dyrektor.

Padło oczekiwanie wdzięczności ze strony wspólnoty samorządowej Pomorza za to, że ministerstwo i generalna dyrekcja nie oddają drogi ekspresowej S6 do zarządu w tym przypadku samorządu województwa pomorskiego, a pierwotnie takie były sygnały. Zamieniłbym to na pytanie. Proszę wymienić jedną drogę ekspresową, którą od 1989 r. przy różnych przebudowach, budowaniu nowych przebiegów oddano do samorządów w sytuacji, kiedy zachowuje ona stan drogi ekspresowej. Takiej drogi nie ma, natomiast mamy dużo przypadków historycznych, w których mamy, powiedziałbym, drogi ewidentnie wewnątrzmiejskie, jak choćby droga S86 w Katowicach, droga S79 w Warszawie, które zachowały swój standard drogi ekspresowej i nadal są w zarządzie GDDKiA, bo taka była presja polityczna.

To nie tak, że się tego czepiamy. To było rozsądne wsparcie na przykład lokalnej aglomeracji w kształtowaniu siatki drogowej. Trudno więc, żeby droga o takim charakterze została przekazana samorządowi i zamieniona w drogę wojewódzką. Byłoby to dosyć kuriozalne. Proszę więc nam wybaczyć, że w wyraźny sposób nie formułujemy naszej wdzięczności.

Druga sprawa. Pojawił się zarzut do strony samorządowej, że w jakiś sposób porównujemy się z innymi miastami, że wskazujemy na inne miasta. Dzisiaj to pani dyrektor pierwsza powołała się na porównania z innymi miastami. Padło takie stwierdzenie, że potoki, które są u nas, natężenia, które mamy na drodze S6, na obwodnicy Trójmiasta, występują w innych aglomeracjach. Niestety nie. Mam przed sobą GPR i podawanie tego zakresu: od 34 do dziewięćdziesięciu iluś tysięcy, jest bardzo wygodne, bo, rzeczywiście, jest 34 tys. na ostatnim kilkukilometrowym ogryzku S6. Poza tym to jest praktycznie 89, 90, 95 tys., więc nie chcę nazywać tego formą manipulacji, ale jest to określenie, które nie oddaje w pełni natężenia ruchu. Natężenia w Gdańsku to jest 92–98 tys.

One nie występują na żadnej innej drodze ekspresowej w Polsce poza Warszawą. W GOP-ie jest jeden krótki odcinek A4, natomiast tam ten pomiar dotyczy wszystkich czterech jezdni, bo tam są też drogi serwisowe, trzypasowe, razem jest w niej 12 pasów ruchu, więc jest to nieporównywalne z S6, dlatego że – i to jest kluczowe, najistotniejsze – obwodnica Trójmiasta jest jedyną drogą ze wszystkich dróg ekspresowych w Polsce, która ma przekrój łącznie czteropasowy, dwie jezdnie po dwa pasy ruchu w każdym kierunku.

Możemy więc porównać. Pani dyrektor do tego zachęcała. Mamy Poznań, autostradę A2, która ma, znowu, mniejsze natężenie niż mamy na drodze S6. To są wartości dochodzące do 83 tys., tylko że to jest na drodze obejmującej dwa razy trzy pasy ruchu. Jest tam jeden ogryzek, gdzie natężenie dochodzi obecnie do 50 tys., i tam wspaniałomyślnie następuje rozbudowa do trzech pasów ruchu. Mamy autostradę A2, gdzie rząd uznał, że przy natężeniach rzędu – zaraz powiem dokładnie, bo nie chcę mówić z pamięci – 55 tys. pojazdów niezbędna jest rozbudowa autostrady do trzech pasów ruchów. Wszyscy przeżywają, jak słabo jeździ się A2 z Łodzi do Warszawy, że trzeba rozbudować. 55 tys. rozbudowujemy do trzech pasów. Na razie mamy decyzję środowiskową, ale ten proces jest zakotwiczony w planach ministerstwa.

My mówimy o drodze, która jest strategiczna ze względu na funkcjonowanie państwa polskiego. Mamy dwa porty morskie. Przedmówcy mówili już tutaj o ich znaczeniu, o skali w Europie itd., gdzie nie mamy trzech pasów, mamy dwa pasy ruchu w każdym kierunku, nie mamy pasów awaryjnych, droga ma charakter pod wieloma względami substandardowy. Jak najbardziej rozumiemy, że jest pewna prawda etapu, jeśli chodzi o finanse. To jest absolutnie zrozumiałe, natomiast pewnym punktem wyjścia powinno być jednak, tak nam się wydaje, zrozumienie tego, że jest konieczność rozbudowy tej drogi przynajmniej do przekroju dwa razy trzy, konieczność modernizacji węzłów. Jest to zrozumiałe też dla generalnej dyrekcji, która tę drogę rozbudowuje. W każdym nowym projekcie węzłowych powstaje albo rezerwa, albo już ten trzeci pas, więc na realizacyjnym poziomie wszyscy wiedzą, że tak powinniśmy to robić, natomiast bez kompleksowego programu nie będziemy w stanie zrobić tego kompleksowo dla całej drogi łącznie z odcinkami pomiędzy węzłami.

To w zasadzie wszystko z mojej strony. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo. Zgłasza się jeszcze pan Marek Goliński, wójt Kolbud, tylko bardzo proszę, bardzo krótko, bo niestety mamy już dalsze obowiązki.

Wójt gminy Kolbudy Marek Goliński:

Bardzo krótko. Chciałbym zadać ostatnie pytanie. W swojej wypowiedzi powiedziałem, że jako samorządowiec od kilkunastu lat brałem udział w konsultacjach z GDDKiA Oddział w Gdańsku, a dwoje dyrektorów, Karol Markowski i dyrektor Chejmanowski nadal są dyrektorami, od wielu lat. Uczestniczyłem w konsultacjach konkretnych rozwiązań na węźle Straszyn i węźle Kowale. Czy to znaczy, że wszystko poszło do kosza? Proszę mi powiedzieć, co po dzisiejszym posiedzeniu podkomisji mam przekazać opinii publicznej. Co z węzłem Straszyn i węzłem Kowale?

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie wójcie. Już na koniec proszę panią poseł Kołodziejczak.

Poseł Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Przepraszam, panie dyrektorze Krzysztofie Czopek, czy pan… Aha, dobrze.

Proszę państwa, dzisiaj padło tutaj wiele słusznych stwierdzeń. Odniosę się jeszcze do wypowiedzi pani dyrektor dotyczącej odległości od węzła Straszyn do węzła, który jest w tej chwili realizowany. Jeśli, szanowni państwo, do tej pory została wykonana koncepcja, decyzja środowiskowa, mapa do celów projektowych, to znaczy, że tych koncepcji nie wykonywali drogowcy i nie zdawali sobie sprawy z odległości. Z tym się nie zgadzam.

Chcę też państwu powiedzieć, że jest jeszcze jeden parametr, o którym warto wspomnieć. Rocznie na naszej obwodnicy dochodzi do 3,5 tys. różnej klasy zdarzeń. W ponad 50% wynikają one z jakości drogi i z liczby samochodów. Często odległość pojazdu od pojazdu sięga jednej sekundy, czyli kierowca nie ma szans zareagowania we właściwym czasie na przeszkodę, która się przed nim pojawia.

Szanowni państwo, dzisiaj nie mówimy o tym, że jutro zaczynamy budować węzły i przebudowywać obwodnicę. Mówimy o tym, że musimy jak najszybciej przystąpić do prac projektowych. Wszyscy, jak tutaj siedzimy, chociaż trochę znamy się na inwestycjach, a państwo z ministerstwa bardzo. Jeżeli rozpoczęlibyśmy to nawet jutro, to śmiem twierdzić, że zanim powiemy, że mamy prawomocną decyzję o budowie, przy obecnych obwarowaniach minie sześć, siedem lat, czyli jesteśmy już daleko, daleko do przodu i przez te siedem lat będziemy poruszać się tą niebezpieczną drogą.

Drodzy państwo, pani dyrektor długo mówiła o finansach. Jako parlamentarzyści zdajemy sobie sprawę, wiemy, że nie mamy za dużo pieniędzy, samorządowcy również są w nienajlepszej sytuacji. Myślę natomiast, że pomysłem na to jest być może ponowna analiza inwestycji, które są przewidziane do realizacji, bo są rzeczy ważne i rzeczy ważniejsze. Jeśli któryś z przedmówców powiedział, że nasza obwodnica jest trzecią w Polsce pod względem obciążenia – a jeszcze należałoby zobaczyć liczbę pasów, o których słusznie mówił tu pan dyrektor – to być może będziemy na pierwszym miejscu. To dalece prawdopodobne.

Dlatego, szanowni państwo, bardzo dziękuję za to spotkanie. Myślę, że da to państwu sporo do myślenia. Nasza determinacja jest ogromna i ten temat będzie się pojawiał. Chciałam już zapowiedzieć, że we wrześniu poproszę pana przewodniczącego o ponowne spotkanie właśnie w tym temacie, ale z doproszeniem pana ministra, GDDKiA. Być może dobrze byłoby, żeby był tutaj również oddział gdański, który jest tam na miejscu i właściwie najlepiej merytorycznie przybliżyłby nam ten temat. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, pani poseł. Na koniec jeszcze pozwolę sobie oddać głos pani dyrektor, ale już prosiłbym państwa o niewchodzenie w polemikę. Proszę bardzo, pani dyrektor.

Zastępca dyrektora departamentu MI Agnieszka Krupa:

Rozumiem, że w zakresie odpowiedzi na pytania, które zostały zadane?

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Oczywiście.

Zastępca dyrektora departamentu MI Agnieszka Krupa:

No to odpowiadając na pytanie, czy jakaś inna droga ekspresowa została oddana samorządom, powiem, że tak, została. Taki przypadek miał już miejsce dwukrotnie w naszej historii.

Wdzięczności oczywiście nie oczekujemy. Traktujemy swoje działania jako pracę, która ma na celu poprawę sytuacji transportowej w kraju, a nie czyjąkolwiek wdzięczność.

Jeszcze raz powtórzę. Jesteśmy otwarci na rozmowę o całym układzie, ale całym, ponieważ ruch lokalny powinien być przenoszony drogami lokalnymi, a nie drogami ekspresowymi. Myślę, że rozmowa w zakresie finansów jak najbardziej powinna się odbyć. Możemy szczegółowo państwu przybliżyć, jakie mamy możliwości finansowe w naszych działaniach. Jeżeli deklarują państwo, że widzą państwo rewizję naszych programów, to też bardzo chętnie wysłuchamy, co według państwa nie jest priorytetem i co państwa zdaniem powinno być w kraju odłożone w czasie. Rozmowy? Jak najbardziej.

Potwierdzam, że na spotkaniu z wiceministrem nie byłam, natomiast byli nasi współpracownicy i spotkanie to dokładnie zreferowali. Potem zresztą osobiście rozmawiałam z panem ministrem. Wszyscy ze strony Ministerstwa Infrastruktury zapamiętali to tak, jak przekazałam, więc robiłam to w jak najlepszej wierze, ale nie kontynuując już wątków tego, co było ustalone parę miesięcy temu, powiem, że jesteśmy jak najbardziej otwarci na rozmowę o układzie drogowym. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo, pani dyrektor. Jeszcze słówko ad vocem, pani poseł.

Poseł Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Pani dyrektor, tak jak powiedział pan senator, były cztery osoby na spotkaniu i uzgodnienie było takie, że generalna dyrekcja przystąpi do wykonywania dokumentacji technicznej na węzeł Straszyn. To jest uzgodnienie, którego byliśmy świadkami. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, pani poseł. Zamykam dyskusję.

Szanowni państwo, generalnie jesteśmy w dość specyficznym okresie z uwagi na to, że w Ministerstwie Infrastruktury nie ma sekretarza stanu ds. transportu drogowego i drogownictwa. Miejmy nadzieję, że po sierpniowej przerwie ta sytuacja zmieni się i na posiedzenia naszej podkomisji będą przychodzić również przedstawiciele kierownictwa ministerstwa. Bardzo na to liczę. Oczywiście szanujemy głos pani dyrektor, ale wiemy również, że ministrowie powinni znajdować czas, żeby rozmawiać z parlamentarzystami i z samorządowcami również na posiedzeniach podkomisji. Czekamy więc na ten moment, aby taki minister został powołany. Na pewno wrócimy do tematów dróg w województwie pomorskim w rejonie Trójmiasta, a dzisiaj chciałbym bardzo serdecznie podziękować państwu za to spotkanie.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia podkomisji. Zamykam posiedzenie.